

EL RENACER DE LA DÉCIMA  
RECOMPOSICIÓN URBANA DE LA CARRERA DÉCIMA TOMANDO EL  
PLACEMAKING COMO PUNTO DE PARTIDA DESDE LO TEÓRICO Y LO PRÁCTICO

LAURA VICTORIA OSPINA LONDOÑO Y SANTIAGO RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ

Universidad Piloto de Colombia  
Facultad de Arquitectura y Artes  
Programa de Arquitectura  
Seminario de investigación y proyección social

Bogotá D.C. Noviembre 2016

EL RENACER DE LA DÉCIMA ii  
RECOMPOSICIÓN URBANA DE LA CARRERA DÉCIMA TOMANDO EL  
PLACEMAKING COMO PUNTO DE PARTIDA DESDE LO TEÓRICO Y LO PRÁCTICO

LAURA VICTORIA OSPINA LONDOÑO Y SANTIAGO RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ

Trabajo de grado para obtener el título de Arquitecto(a)

Director: Arq. Gonzalo Sánchez García  
Co-director: Arq. Ricardo Reyes Ríos

Universidad Piloto de Colombia  
Facultad de Arquitectura y Artes  
Programa de Arquitectura  
Seminario de investigación y proyección social

Bogotá D.C. Noviembre 2016

## **Agradecimientos**

En estas líneas queremos expresar nuestros agradecimientos principalmente a nuestros padres por todo su apoyo durante el desarrollo del proyecto de grado y la carrera en general, su gran ayuda y compromiso nos han traído hasta acá.

También queremos agradecer a nuestro director el arquitecto Gonzalo Sánchez García, nuestra seminarista la arquitecta Viviana Andrea Merchán y en especial a nuestro co-director el arquitecto Ricardo Reyes Ríos, por el desempeño, dedicación y colaboración del presente trabajo.

Nuestros más sinceros agradecimientos al equipo de docentes de la Universidad Piloto de Colombia que nos brindaron su apoyo durante el transcurso de la tesis, de quienes aprendimos mucho y fueron de gran ayuda para nutrir y desarrollar el proyecto de grado y a todos quienes dedicaron un momento de su tiempo para escuchar nuestras inquietudes, afanes y propuestas, les estamos muy agradecidos. Especialmente a las arquitectas Ivonne Martínez y Nidia Gutiérrez y a la socióloga Laura Victoria Arzayus por su colaboración.

Pensamos que es difícil en un pequeño texto llegar a nombrar a todas las personas importantes en nuestro desarrollo de esta etapa académica, sin embargo, esperamos que la mayor muestra de agradecimiento que podemos mostrar a cada una de ellas es haciendo de nuestro trabajo, tanto en el presente como el futuro un ejemplo de calidad y de buen proceder de esta profesión.

Esperamos que todos aquellos que vean esta tesis, resulten igual de interesados con el tema del proyecto, imaginando cada uno de los detalles funcionando como lo imaginamos nosotros, proyectando lo mejor de lo aprendido en la academia, a las dinámicas de la ciudad.

Debido a intervenciones de infraestructura vial en Bogotá se generó ausencia de valores de escala humana en el diseño de la interfaz entre espacios públicos y privados localizados en la carrera décima de Bogotá. Por lo que se planteó como objetivo recomponer los valores de escala humana en el diseño de la interfaz entre espacios públicos y privados sobre la carrera décima entre nodos Jiménez y sexta tomando el Placemaking como estrategia. Con el fin de lograr esto, se desarrolló una estrategia de intervención basada en los postulados teóricos del Placemaking, que consistió en tres elementos: Espacio Público, Imagen y Usos del suelo. Los cuales se vieron aplicados en 3 plazos de intervención a corto, mediano y largo.

La estrategia planteó dos intervenciones donde creó espacios públicos teniendo como prioridad al peatón. También se planteó una mezcla de usos que buscaron equilibrar los nodos en los diferentes horarios y generarle una identidad a cada uno. En imagen se propuso resaltar la belleza arquitectónica y patrimonial del lugar con edificios existentes y propuestos. Donde se tuvo como resultado en la Jiménez centros de manzana, y en la sexta un monumento elevado que enlaza el nodo. Se espera que estas intervenciones se vean reflejadas en los demás nodos sobre la carrera decima para lograr el RENACER DE LA DÉCIMA.

Concluimos que, cada lugar por conflictivo que parezca guarda determinantes y dinámicas que deben ser valoradas y respetadas antes de cualquier intervención a gran escala. Y también que el peatón es la vida y esencia de los lugares.

Palabras clave:

ESPACIO PÚBLICO – CULATAS – RECOMPOSICIÓN URBANA - ESCALA HUMANA -  
PEATÓN - PLACEMAKING

## **Abstract**

Because road infrastructure interventions in Bogota absence of human scale values in the design of the interface between public and private spaces located in the tenth race of Bogotá was generated. As it proposed as target values recompose human scale in the design of the interface between public and private spaces on the tenth race between Jimenez and sixth nodes taking Placemaking as a strategy. Public Space, Image and Land use: In order to accomplish this, an intervention strategy based on the theoretical postulates of Placemaking, which consisted of three elements was developed. Which they were applied in 3 installments intervention in the short, medium and long.

The strategy raised two interventions where he created public spaces giving priority to pedestrians. a mix of uses that sought to balance nodes in different times and generate you an identity to each was also raised. In image it was proposed to highlight the architectural beauty of the place and heritage with existing and proposed buildings. Where resulted in Jimenez centers apple, and the sixth high monument linking the node. It is expected that these interventions are reflected in the other nodes on the tenth race to achieve THE TENTH'S REBIRTH.

We conclude that, every place that seems conflicting keeps determinants and dynamics that must be valued and respected before any large-scale intervention. And also that the pedestrian is the life and essence of places.

Key words:

PUBLIC SPACE – BLIND WALLS - URBAN RESTRUCTURING - HUMAN SCALE -  
PEDESTRIAN – PLACEMAKING

<i>Introducción</i>	8
<i>1. Información general del proyecto</i>	10
1.1 Formulación del tema .....	10
1.2 Delimitación del problema.....	10
1.3 Problema principal .....	11
1.4 Justificación del problema .....	11
1.5 Objetivo general.....	11
<i>2. Marco Teórico</i>	12
2.1 ¿Qué es Placemaking? .....	12
2.2 Referentes teóricos.....	13
2.2.1 Donald Appleyard.....	13
2.2.2 Jan Gehl. ....	15
2.3 Referentes prácticos .....	15
2.3.1 Times Square Alliance New York. ....	15
2.3.2 Metrocable (Medellín Colombia). ....	17
2.4 Conceptos de intervención.....	18
2.4.1. Once principios para crear espacios públicos .....	18
2.4.2. “12 Criterios para determinar un buen espacio público” .....	20
2.4.3 Livable streets (Calles habitables) .....	22
2.5 Estrategia de intervención.....	23
2.5.1. Criterios de Intervención.....	23
2.5.2. Plazos de Intervención .....	24
<i>3. Metodología de estudio</i>	25
3.1 Línea de investigación .....	25
3.2 Escalas del proyecto.....	26
3.3 Nodos de estudio.....	26
3.4 Alcance del proyecto.....	26
<i>4. Estado actual del lugar</i>	28
4.1 Diagnóstico escalar carrera décima .....	28
4.1.1. Escala macro .....	28
4.1.3. Escala micro.....	31
4.2 Diagnostico general por nodos.....	32
4.2.1. Nodo Fucha.....	32
4.2.2. Nodo Primera.....	33
4.2.3. Nodo Sexta.....	34
4.2.4. Nodo Jiménez.....	35
4.3 Estado actual del área de estudio .....	36
4.3.1. Nodo Jiménez.....	36
4.3.2. Nodo Sexta.....	38
<i>5. Propuesta urbana</i>	41
5.1 Propuesta general por nodos .....	41
5.1.1. Propuesta general nodo Fucha .....	41
5.1.2. Propuesta general nodo Primera: .....	42
5.2 Propuesta área de estudio.....	1
5.2.1. Propuesta nodo Jiménez:.....	1

5.2.2. Propuesta nodo Sexta:.....	vii
5.3 Propuesta integrada.....	4
6 Conclusiones	5
7 Bibliografía	6

## Introducción

La pérdida de la escala humana es un factor común dentro de las ciudades, en el que las dimensiones de los espacios urbanos parecen olvidarse de las necesidades y proporciones humanas así como del impacto que generan en las personas, y como consecuencia de este proceso las sensaciones de miedo e impersonalidad van tomando cada vez más una notable importancia en la apropiación que tienen los pobladores por su ciudad, así como en las actividades que se pueden llevar a cabo en la misma. Y si a esto se le suma que las edificaciones presentes tienen sus fachadas cerradas (como resultado de un proceso en el que parecen cortadas por la mitad), estos lugares empiezan a ser espacios urbanos inhabitables, segmentos de ciudad que podemos encontrar en diferentes segmentos de Bogotá.

Ahora bien, estos “muros cortados” o fachadas ciegas son una característica presente en las vías intervenidas por Transmilenio para la ejecución de sus obras de movilidad, las cuales exigían en muchos casos ampliar el perfil vial, motivo por el cual se vieron en la posición de intervenir predios próximos a la vía, de los cuales algunos de ellos no fueron demolidos sino desfigurados, quedando fachadas cerradas a la vía y al espacio público. Perdiéndose la relación entre el espacio público y el privado generando focos de inseguridad.

Sin embargo, también existen lugares en la ciudad donde las sensaciones o experiencias son contrarias a las generadas por la falta de escala humana como por ejemplo los lugares que nos ofrecen de forma físico-social (que permiten desde lo físico llevar a cabo dinámicas inclusivas y agradables para la población) la posibilidad de interactuar y desenvolvernarnos en ellos fácil y agradablemente. Ya que de una u otra manera transmiten seguridad, tranquilidad y bienestar catalogándose como espacios urbanos inclusivos donde la vida humana tiene prioridad. Algunas características son espacios para caminar, sentarse, comer, hablar, hacer ejercicio, disfrutar del clima y tener diferentes posibilidades de observar.

Estos son los principios que maneja el termino placemaking y el arquitecto urbanista líder en el tema, Jan Gehl quien ha estudiado el comportamiento humano en el espacio público por más de 40 años, quien enseña cómo deben ser pensados, planeados y diseñados los espacios públicos con el fin de convertirlos en espacios públicos habitables.

Teniendo como precedente este tipo de lugares conflictivos de la ciudad y su contraste con la base teórica de placemaking, aplicamos un proyecto que toma el placemaking como herramienta



para la recomposición urbana en zonas donde los espacios determinan la fractura de las óptimas dinámicas sociales como lo es la carrera décima en el nodo de la avenida Jiménez, en donde las características del placemaking y sus principios darán base para la recuperación a futuro del lugar indicado y así realizar el desarrollo en dicho lugar, el cual presenta el mayor índice de inseguridad, número de culatas y lugares no lugares dentro de los análisis realizados en las dos troncales pertenecientes a la fase 3 de Transmilenio, las cuales constituyen la más reciente intervención de este sistema de movilidad.

*Imagen 1: Localización Área de estudio Carrera Décima entre Avenida Jiménez y Calle sexta*



*Fuente: Elaboración Propia*

## 1. Información general del proyecto

### 1.1 Formulación del tema

“Recomposición urbana de la carrera décima tomando el Placemaking como punto de partida desde lo teórico y lo práctico”.

Para abordar el tema se partió de la búsqueda de lugares no lugares, los cuales se caracterizan por ser lugares del anonimato causados principalmente por intervenciones de infraestructura vial que tienen como prioridad lo funcional y lo técnico, y que en Bogotá estos lugares están fuertemente ligados a Transmilenio al dejar este, lugares muertos en la ciudad, con una gran cantidad de culatas y espacios residuales. siendo estos nuestros criterios de selección del lugar.

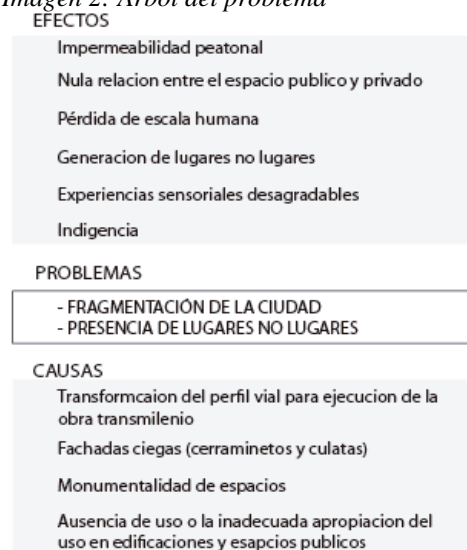
A partir de los cuales realizamos un análisis comparativo de las troncales de la fase 3 de Transmilenio donde concluimos que la carrera decima se encuentra en peores condiciones que la 26 con un alto porcentaje de culatas y espacios residuales. Vale la pena resaltar que la carrera décima ha sido escenario de diferentes hechos históricos de la ciudad, lo cual la hace rica en valores tipológicos y arquitectónicos de diferentes épocas, consolidándose como la senda de la modernidad después del Bogotazo, evento que permitió la llegada de la tipología torre plataforma a Bogotá con edificios principalmente de carácter bancario.

### 1.2 Delimitación del problema

La fragmentation de la ciudad y la presencia de lugares no lugares sobre la carrera décima por su connotación de borde urbano.

En el punto 4.3 del presente documento encontramos los problemas planteados según la singularidad de ambas áreas de intervención los cuales, se basan en un estudio integral de los nodos pasando por el análisis cartográfico de estructuras urbanas y el análisis sensorial según los principios del Placemaking.

Imagen 2: Árbol del problema



Fuente: Elaboración propia

### 1.3 Problema principal

“Ausencia de valores de escala humana en el diseño de la interfaz entre espacios públicos y privados localizados en la carrera décima de Bogotá”.

Imagen 3: Efectos del problema



Fuente: Elaboración propia

Después de la última actuación de Transmilenio vemos que la décima obtuvo un cambio negativo respecto a su imagen afectando directamente las relaciones en el espacio público teniendo como efectos, inactividad en estos espacios disminuyendo la apropiación y convirtiéndolos en lugares hostiles para el peatón.

### 1.4 Justificación del problema

La carrera décima es un eje vial que actúa como borde de ciudad el cual, aporta a la fragmentación de múltiples segmentos urbanos independientes. Los segmentos más cercanos a este borde se ven afectados en su espacio público y privado gracias a la nula relación entre sí, además del déficit cualitativo del espacio público en el cual se destaca la impermeabilidad peatonal sobre y a través del eje como uno de los efectos más importantes del problema. Las consecuencias que se producen a raíz de esto es la generación de lugares no lugares en la ciudad, los cuales actúan como focos que ahuyentan los flujos peatonales por lo cual no permite actividad ni uso del espacio, por lo tanto no se establece apropiación por lugar. Es por esto que es de vital importancia una intervención urbana que permita recomponer este sector de la ciudad creando una mejora de la cualidad y calidad del ámbito físico-espacial a través de un diseño urbano con elementos arquitectónicos integradores del espacio y la comunidad que a su vez se refleje en una mejor calidad de vida de la población.

### 1.5 Objetivo general

Recomponer los valores de escala humana en el diseño de la interfaz entre espacios públicos y privados localizados en la Carrera decima entre los nodos Jiménez y sexta tomando el placemaking como partida.

## 2. Marco Teórico

### 2.1 ¿Qué es Placemaking?

El placemaking que se refiere a construcción de lugares, es tanto un concepto como una herramienta practica que se encarga de diseñar, planear y gestionar los espacios públicos, este, surgió a partir de los postulados teóricos de Jane Jacobs y William Whyte, quienes plantearon pautas para el diseño de las ciudades hacia el peatón y no los vehículos.

Este concepto actúa en pequeñas escalas y a diferentes plazos de intervención con el apoyo y participación de la comunidad, teniendo como objetivo, lograr apropiación del lugar. Es por eso que el consejo metropolitano de chicao lo considera una de las ideas más transformadoras de este siglo y nosotros lo tomamos como punto de partida para la propuesta, la cual termina involucrando la arquitectura del lugar generando un cambio de infraestructura.

*Placemaking inspira a la gente a reimaginar y reinventar los espacios públicos como el corazón de cada comunidad en conjunto. El fortalecimiento de la conexión entre las personas y los lugares que comparten, Placemaking se refiere a un proceso de colaboración por el cual podemos dar forma a nuestro ámbito público con el fin de maximizar el valor compartido. Más que una simple promoción de un mejor diseño urbano, Placemaking facilita patrones creativos de uso, prestando especial atención a las identidades físicas, culturales y sociales que definen un lugar y apoyan su evolución en curso.*

*Fuente: Project for public spaces. (2016), Que es placemaking? <http://www.pps.org>*

Aunque en la actualidad está visto como un concepto innovador de finales del siglo XX y comienzos del XXI, sus inicios datan desde el movimiento postmoderno en la década de 1960 con grandes pensadores urbanistas como la periodista Jane Jacobs y el sociólogo William H. Whyte.

*Jane Jacobs y William H. Whyte introdujeron las ideas innovadoras sobre el diseño de las ciudades para la gente, no sólo para los coches y centros comerciales. Su trabajo se centra en la importancia social y cultural de los barrios animados e invitando a los espacios públicos: Jacobs animó a los ciudadanos todos los días para tomar posesión de las calles a través de la ahora famosa idea de "ojos en la calle", mientras que Whyte esbozó elementos clave para la creación vibrante social la vida en los espacios públicos*

*Fuente: Project for public spaces. (2016), Que es placemaking? <http://www.pps.org>*

El término Placemaking surge en 1990 con la organización norteamericana **Project for Public Space** quienes evolucionan este concepto para convertirlo en una herramienta practica aplicable en nuestras ciudades. Con ella se busca fortalecer la conexión entre las personas y su contexto, resalta la identidad física, social y cultural que definen el lugar y plantea patrones creativos para el uso del espacio público.

*A lo largo de nuestra experiencia de trabajo con más de 300° comunidades - en los 50 estados de Estados Unidos y en 43 países - PPS sigue mostrando con el ejemplo cómo la adopción de un proceso de colaboración de la comunidad es el enfoque más eficaz para la creación y revitalización de los espacios públicos. Para nosotros, Placemaking es a la vez un proceso y una filosofía. Se centra alrededor observando, escuchando y haciendo preguntas a las personas que viven, trabajan y juegan en un espacio particular con el fin de entender sus necesidades y aspiraciones para que el espacio y para su comunidad en su conjunto. Con este conocimiento, podemos unirnos para crear una visión común para ese lugar. La visión puede evolucionar rápidamente en una estrategia de implementación, a partir de pequeña escala "más ligeros más rápidos más barato " mejoras que aportan beneficios inmediatos tanto a los propios espacios y las personas que los utilizan.*

*Fuente: Project for public spaces. (2016), Que es placemaking? <http://www.pps.org>*

Es por esto que el placemaking es el concepto aplicado a las intervenciones urbanas objeto de este proyecto, que buscan resolver un problema en el espacio público de la ciudad generado por intervenciones de infraestructura vial, principalmente en las actuaciones de Transmilenio.

## **2.2 Referentes teóricos**

### **2.2.1 Donald Appleyard.**

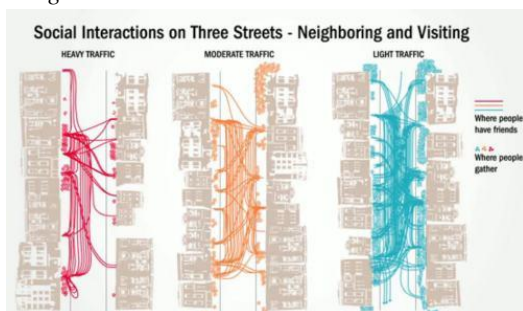
Arquitecto inglés profesor de diseño urbano, se dedicó a la investigación de ciudades y vecindarios vivibles, particularmente interesado en las vías. Estudió los efectos sociales y psicológicos del tráfico y los barrios. Desarrolló herramientas sensibles en el momento de analizar el comportamiento humano en un entorno, autor de “Calles habitables” una investigación minuciosa sobre la influencia del tráfico y las relaciones sociales en el territorio.



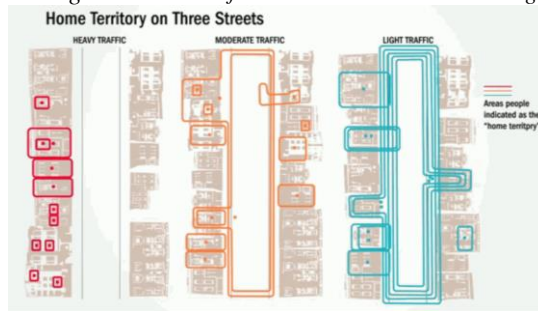
“*Calles habitables*” se encarga de analizar el comportamiento humano en tres calles de California con las mismas dimensiones teniendo como diferencia el flujo vehicular, en una siendo bajo en otra medio y la última alto. Esta investigación es reconocida a nivel mundial ya que es la única que ha arrojado cifras de la posibilidad que tienen las personas de hacer amigos en el espacio público y del área que un habitante considera su territorio mostrando como estos dos aspectos se ven alterados según la cantidad de vehículos que transitan estas vías. Se concluye que en las vías de alto tráfico las personas se resguardan al interior de las edificaciones y no hay un reconocimiento del territorio, el estudio logro cuantificar la posibilidad de hacer amigos en estas calles siendo para la de tráfico liviano 3 amigos y para la de tráfico pesado 0,9.

El estudio aporta al proyecto para la toma de decisiones en los puntos críticos donde se encuentra el peatón y el vehículo. Evidenciando la influencia negativa que tiene el tráfico pesado en el territorio y las consecuencias que se ven altamente reflejadas en las relaciones sociales y la forma de concebir el espacio.

*Imagen 4: Interacción social*



*Imagen 5: La identificación del territorio como hogar*



*Imágenes de Donald Appleyard, Livable streets, tomadas de <https://safestreetstrategies.wordpress.com/2011/12/20/defining-principles-remembering-donald-appleyard/> “*

*A finales de 1960, Appleyard a cabo un estudio de renombre en las calles habitables, comparando tres calles residenciales en San Francisco, que en la superficie no difirió en mucho más que sus niveles de tráfico. Los 2.000 vehículos por día se consideró calle Farola, 8000 viajó de Medio Street y 16.000 vehículos que pasan por la calle pesado. Su investigación mostró que los residentes de la luz de calle tuvieron otros tres amigos y el doble de muchos conocidos como la gente en la calle pesado. Además, a medida que aumenta el volumen de tráfico, la gente del espacio que se consideran su territorio se redujo. Appleyard sugirió que estos resultados se relacionan, lo que indica que los residentes en la calle pesada tenían menos amigos y conocidos, precisamente porque había menos territorio de origen (espacio de intercambio) en el que interactuar socialmente.*

*Fuente: Project for public spaces. (2016), Donald Appleyard, <http://www.pps.org>*

### 2.2.2 Jan Gehl.

Arquitecto y diseñador urbano danés, pionero en diseñar ciudades amables, tomando como base fundamental el análisis del peatón y su comportamiento según lo que el espacio le ofrece. El aporte al proyecto es el diseño urbano de espacios caminables, donde la sociedad tenga la posibilidad de circular cómodamente disfrutando de su recorrido y encontrando espacios de permanencias donde relacionarse, basándose en la circulación peatonal y de medios de movilidad amables como la bicicleta. Los criterios que se integran al proyecto son espacios para caminar, espacios de permanencia, posibilidad de observar, oportunidad de conversar y buena experiencia sensorial.

*Gehl propone volver a esta escala humana y, avalado por una larga trayectoria, demuestra que las personas y sus comportamientos no son tan distintos en diferentes ciudades del mundo y, a pesar de que la planificación urbanística en general se ha realizado de espaldas a las personas, en beneficio del automóvil, sabemos reclamar nuestros espacios y qué hacer con ellos cuando se nos brinda la oportunidad. Su experiencia más significativa a este respecto fue en la ciudad de Nueva York, dónde propuso cerrar al tráfico de forma temporal varios tramos de Broadway y la mayor parte de Times Square, la plaza central de la ciudad más importante del mundo. El resultado es por todos conocido. Los peatones tomaron estas calles, espectáculos y reuniones se desarrollaron de forma continua y los comercios multiplicaron sus beneficios de forma que fue imposible volver a arrebatar estos espacios a las personas.*

*Fuente: gmasaarquitectura. (2013). Ciudades para la gente. Aprendiendo de Jan Gehl.*

*<https://gmasaarquitectura.wordpress.com/>*

## 2.3 Referentes prácticos

### 2.3.1 Times Square Alliance New York.

*La Alianza de Times Square contrató Proyecto para Espacios Públicos (PPS), entre mayo de 2006 a junio de 2007, para comprender mejor y re-imaginar cómo Times Square funciona como un espacio público.*

*PPS se inició mediante la obtención de una mejor comprensión del distrito a través de técnicas de observación sistemática como un análisis cronológico de la película, la cartografía de la actividad, seguimiento y encuestas a los usuarios.*

*Las cuestiones generales y las oportunidades que surgieron a partir del análisis incluyen:*

- *Plantas bajas - La mayoría de las bases de construcción en el distrito no son compatibles con la actividad de la acera, recolección y destinos más pequeños.*
- *"No hay cuadrada" - La demanda de uso y la actividad en la mediana es muy alta aún no hay servicios en la plaza para apoyar esta actividad.*
- *El movimiento y la circulación - Calle de diseño no es compatible con el movimiento de peatones - hay una falta de espacio de acera y pasos de peatones y los tiempos de cruce son insuficientes.*
- *espacios flexibles - distrito necesita flexibilidad para cerrar calles laterales e incluso Broadway en varias ocasiones para facilitar actos programados.*
- *Alcance hacia fuera como un pulpo - No es percibida como un distrito. Las calles laterales (especialmente los bloques de teatro) son de bajo rendimiento como destinos en su propio derecho.*

*Con estas cuestiones en mente, PPS también llevó a cabo una investigación exhaustiva de las mejores prácticas internacionales, extrayendo lecciones específicas de cómo otros lugares han abordado problemas similares.*

*Trabajar con el cliente PPS luego se desarrolló recomendaciones programáticas clave y planes conceptuales. Las recomendaciones incluyeron la reconfiguración de las calles para acomodar mejor el tráfico peatonal y reducir los impactos negativos del tráfico; tratamientos de arquitectura y servicios para mejorar la experiencia de los peatones; estrategias de venta al por menor para diversificar la atracción del distrito; y la nueva programación del espacio público, tales como actuaciones y mercados.*

*Para ayudar a la alianza vender esta visión a sus socios y constituyentes y llevarlo en una etapa de diseño, PPS desarrolló una serie de foto-simulaciones que representan la visión. PPS también presentó sus observaciones, las mejores investigaciones prácticas y recomendaciones programáticas para una selección de los principales diseñadores de explorar formas que pudieran responder de manera creativa para construir y en los hallazgos y recomendaciones de PPS.*

*Poco después de la finalización del estudio, no hubo un cambio importante en el Departamento de Transporte de Nueva York la administración hacia los objetivos de nuestra campaña de las calles de NYC renacimiento . La nueva administración contrató a nuestro empleado de 10 años, y el director de nuestra iniciativa de transporte, Andrew Wiley-Schwartz para supervisar los proyectos de espacios públicos como Times Square.*



*En NYCDOT, Wiley-Schwartz, ayudado plomo "Luz verde para Midtown", que el Departamento de Transporte llamó "una iniciativa importante en los esfuerzos de la Ciudad para mejorar la movilidad y la seguridad ... el trabajo creado nuevas zonas peatonales en Broadway en Times Square (47ª Calles 42ª) y Herald Square (35ª a 33ª Calles). Importantes mejoras de seguridad también se hicieron a lo largo del corredor de Broadway entre Columbus Circle y Madison Square. Las mejoras en seguridad y flujo de tráfico eran tan exitoso que el alcalde Bloomberg decidió hacer estos cambios sean permanentes.*

*Fuente: Project for public spaces. (2016), Times Square, <http://www.pps.org>*

### 2.3.2 Metrocable (Medellín Colombia).

Con este proyecto de intervención urbana comunica las comunas 13 y 7 y las 1 y 2 con el resto del sistema de transporte público de Medellín además de llevar a la reserva ecológica arví. En este proyecto se trazó un eje perpendicular a la línea de metro a de Medellín que atraviesa la ciudad desde bello hasta Itagüí.

*Imagen 6: "Esquema explicativo proyecto Metrocable"*



*Fuente: Elaboración propia*

Trazado este eje para el sistema de cable sobre la trama urbana se encuentra un gran eje peatonal que armoniza el costado norte y el costado sur del eje además de generar comunicación e integración entre comunas que en antaño se encontraban enfrentadas por el dominio del sector este eje genero seguridad mediante el diseño de espacios de permanencia igualmente las estaciones existentes en el sistema generaron nodos donde la gente se agrupa esto genero la necesidad de intervenir el espacio público para que la gente tuviera un lugar donde permanecer, ahí se crean plazas públicas e hitos como la biblioteca España reforzando este eje propuesto para darle mayor validez al trazado de esta línea del sistema de transporte.

*Imagen 7: Conexión ciudad – áreas sub urbanas Medellín*



*Fuente: Anónimo, imagen tomada de <http://www.placemaking.org.br/home/>*

Así se logran integrar unas de las comunas más conflictivas de la ciudad, mediante la intervención del espacio público generando permeabilidad en el espacio y dándole un valor al sector con hitos que generen flujos peatonales grandes, que mantengan el sector ocupado, igualmente presten un servicio a la comunidad local, en especial a los habitantes de las comunas que son los principales afectados en el momento en que se planteó intervenir este sector.

## **2.4 Conceptos de intervención**

### **2.4.1. Once principios para crear espacios públicos**

El consejo de liderazgo del placemaking en Brasil con el apoyo de ONU-HABITAT, determinan once conceptos fundamentales para la implementación del placemaking en los espacios públicos.

*“1. El experto es la comunidad*

*2. Crear un lugar no un diseño urbano*

*3. Búsqueda de socios*

*4. Se puede ver mucho para observar el espacio*

*5. Tener una visión del espacio.*

*6. Empezar con lo simple, rápido y barato.*

*7. Triangulación*

*8. Siempre dicen “esto no se puede hacer”*

*9. El formulario debe dar soporte a la función*

*10. El dinero no es el problema*

*11. Usted nunca terminó”*

*Fuente: Jeniffer Heemann. (2014), mapeamento colectivo de proyectos e iniciativas, <http://www.placemaking.org.br>*

Después de haber estudiado cada uno de ellos seleccionamos 3 que consideramos excepcionales en el momento de plantear el proyecto de trabajo de grado, los cuales explicamos a fondo a continuación:

#### **2.4.1.1. El experto es la comunidad**

Se basa en observar y escuchar a la comunidad para el diseñar y el reconocer de las necesidades propias del lugar, ya que son ellos el foco poblacional que se debe apropiar del sector, además de ser los que mejor conocen el espacio y sus dinámicas.

*El punto de partida para el desarrollo de un espacio público es identificar los talentos y activo en la comunidad. En cualquier comunidad hay personas que pueden proporcionar una perspectiva histórica del lugar, dar información valiosa sobre la utilización del espacio y para elevar los principales problemas y la importancia del sitio para los que están en la zona.*

*Redimir esta información al principio del proceso ayuda a crear un sentido de propiedad de la comunidad, lo cual es positivo tanto para los que están desarrollando el proyecto y la propia comunidad.*

*1. Identificar los talentos y personas de la comunidad que estén interesados en el espacio.*

*2. Preguntarles cuál es su visión del espacio.*

*Fuente: Jeniffer Heemann. (2014), mapeamento colectivo de proyectos e iniciativas, <http://www.placemaking.org.br>*

#### **2.4.1.2 Tener una visión del espacio**

Busca proyectar cada zona de manera adecuada con su vocación y sus potencialidades, usando soluciones que se adapten a los requerimientos propios del lugar no se deben regir necesariamente bajo la ortodoxia del diseño .

*La visión tiene que venir de cada comunidad y que incluye tres puntos esenciales: 1) saber qué actividades se pueden ofrecer en el espacio, 2) definir las intervenciones que harán que el espacio sea más cómodo y atractivo, 3) asegurarse de que todo se hace para que el espacio sea un lugar importante para la gente, un lugar donde quieren estar. La visión debe molestarse en hacer que las personas que viven y trabajan en la zona para estar orgullosos de ese espacio y se identifican con él.*

*1. Involucrar a miembros de la comunidad a la vista de la creación en el espacio, a través de una lluvia de ideas, talleres y reuniones. La visión debe servir para crear o desarrollar la identidad del sitio.*

*2. Después de hablar con la gente del barrio y con los asociados, se entiende por la historia de la región, sus valores y su cultura. La visión vendrá de esta información.*

*Fuente: Jeniffer Heemann. (2014), mapeamento colectivo de proyectos e iniciativas, <http://www.placemaking.org.br>*

#### **2.4.1.3. Triangulación**

La triangulación consiste en el enlace que se crea entre ciertos usos u objetos en el espacio, lo que permite la comunicación y continuación del espacio público. Generando seguridad y promoviendo el uso del mismo.

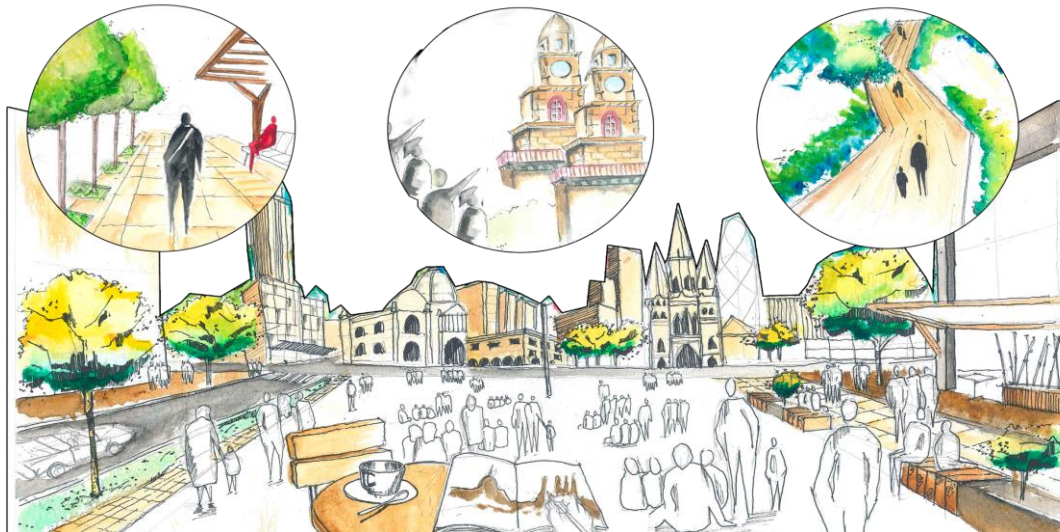
*En un espacio público, la elección y la disposición de los diferentes elementos pueden poner el proceso de triangulación en la acción - o no. Por ejemplo, si un banco, una papelería y un parque infantil están colocados sin ninguna conexión entre sí, cada uno puede recibir un uso muy limitado. Pero cuando se ponen junto con otros equipos, como un carrito de café, es natural que hará que la gente se acerque y se relacionan.*

*Fuente: Jeniffer Heemann. (2014), mapeamento colectivo de proyectos e iniciativas, <http://www.placemaking.org.br>*

#### **2.4.2. “12 Criterios para determinar un buen espacio público”**

El arquitecto y urbanista Jan Gehl plantea 12 criterios claves para definir si un espacio público cumple con las bases para el uso del mismo y la relación que se establece entre las personas y el espacio.

*Imagen 8: Criterios que determinan un buen espacio public según el arquitecto Jan Gehl*



*Fuente: Elaboración propia*

- |  |   |
|--|---|
| “1. Protección Contra el Tráfico.                            | 7. Posibilidad de Observar.             |
| 2. Seguridad en los Espacios Públicos.                       | 8. Oportunidad de Conversar.            |
| 3. Protección Contra Experiencias Sensoriales Desagradables. | 9. Lugares para Ejercitarse.            |
| 4. Espacios para Caminar.                                    | 10. Escala Humana.                      |
| 5. Espacios de Permanencia.                                  | 11. Posibilidad de Aprovechar el Clima. |
| 6. Un Lugar donde Sentarse.                                  | 12. Buena Experiencia Sensorial.”       |

*Fuente: Constanza Martínez G, (2013), 12 criterios para determinar un buen espacio público, Plataforma urbana <http://www.plataformaurbana.cl>*

A continuación seleccionamos cinco criterios de la lista publicada por el arquitecto para ser parte integral en el desarrollo del proyecto de grado.

#### **2.4.2.1. Espacios para caminar**

*Con el fin de que los espacios públicos sean apreciados como lugares atractivos para caminar, es importante que cuenten con ciertos requisitos en toda su extensión. En este sentido, si existen fachadas interesantes de edificios y superficies regulares que garanticen el acceso de todos, éste criterio se cumplirá en su totalidad. Asimismo, si las superficies y los accesos son los adecuados, las personas con movilidad reducida también podrán desplazarse.*

Fuente: Constanza Martínez G, (2013), 12 criterios para determinar un buen espacio público, Plataforma urbana <http://www.plataformaurbana.cl>

#### **2.4.2.2. Espacios de permanencia**

*“El quinto criterio presente en el libro considera que los lugares públicos deben ser agradables para que las personas puedan permanecer durante un largo tiempo y aprecien fachadas y paisajes interesantes dignas de ser contempladas.”*

Fuente: Constanza Martínez G, (2013), 12 criterios para determinar un buen espacio público, Plataforma urbana <http://www.plataformaurbana.cl>

#### **2.4.2.3. Posibilidad de observar**

*“Si bien no siempre los espacios públicos son lugares al aire libre, el libro expone que deben asegurar vistas de paisajes para que los ciudadanos tengan la posibilidad de observar.”*

Fuente: Constanza Martínez G, (2013), 12 criterios para determinar un buen espacio público, Plataforma urbana <http://www.plataformaurbana.cl>

#### **2.4.2.4. Escala humana**

*“Cuando se construyen grandes obras, lo ideal es que se asegure que los ciudadanos se puedan relacionar con esta nueva infraestructura en una escala humana, es decir, que las dimensiones no superen con creces lo que está al alcance del promedio de las personas. Por ejemplo, la ciudad y sus espacios públicos deberían ser contruidos desde una escala humana teniendo en cuenta la perspectiva de los ojos de las personas.”*

Fuente: Constanza Martínez G, (2013), 12 criterios para determinar un buen espacio público, Plataforma urbana <http://www.plataformaurbana.cl>

#### **2.4.2.5. Buena experiencia sensorial**

La extrema cercanía al paso de los automóviles o el alto tráfico de personas por espacios angostos, son ambos una muestra tacita de una mala experiencia sensorial, en donde el peatón se ve expuesto a incomodidades ( que no solo se limitan a este ejemplo, sino también a los malos olores generados en los espacios y el peligro que se pueda percibir en ellos) que pueden ser corregidas por medio de la proyección y adecuación de ciertos lugares en la ciudad.

*Los parques tienden a conectar a las personas con sus sentidos en un nivel que comúnmente no se logra en otros espacios urbanos. Para fomentar este vínculo, los espacios públicos deben contar con buenos accesos y puntos de encuentro con la naturaleza, a través de animales, árboles, cursos de agua y plantas. De igual forma, para asegurar que los visitantes permanezcan más tiempo en el lugar, deben contar con un mobiliario urbano cómodo, que tenga un diseño y acabado de calidad y que esté hecho con buenos materiales.*

*Fuente: Constanza Martínez G, (2013), 12 criterios para determinar un buen espacio público, Plataforma urbana <http://www.plataformaurbana.cl>*

#### **2.4.3 Livable streets (Calles habitables)**

Conceptos guiados por los parámetros de Donald Appleyard, sus estudios y formas de analizar la relación entre el peatón y el vehículo llevándolo a términos de apropiación del espacio.

##### **2.4.3.1 Movilidad alternativa**

Es necesario empezar a incentivar el uso de medios de transporte que contaminen menos, exijan menos espacio y puedan movilizar con la misma o mayor eficiencia a las personas dentro de la ciudad, desestimulando el uso del automóvil y empezando a optar entonces por medios de transporte público que pretendan ser amigables con el medio ambiente, así como el uso de las bicicletas potencializando los espacios públicos para incentivar las caminatas en la ciudad.

*“Plantea la integralidad modal como la forma más coherente de desplazamiento y una conectividad regional en forma de trama articulada, aislando los desplazamientos regionales de los centros de las ciudades, donde el transporte público y los transportes no motorizados como la bicicleta y el peatón pueden brindar un adecuado servicio, sumado a un control del tráfico a través de estacionamientos con nuevas posibilidades de diseño y nuevas tecnologías, mejores soluciones en la circulación de automóviles y peatones, evitando los cruces entre ellos.”*

*Fuente: Eduardo Mora, (2009), vía crisis para todos en el área metropolitana, revista ambientico, <http://www.ambientico.una.ac.cr>*

### 2.4.3.2 Disminución de velocidad vehicular

Como método de desestimulación del vehículo y buscando generar una apropiación por el espacio considerable se conectan los niveles peatonales entre manzanas generando pompeyanos que se elevan sobre el nivel de tránsito vehicular disminuyendo la velocidad de los vehículos y dándole más importancia al tránsito peatonal.

## 2.5 Estrategia de intervención

La estrategia está compuesta por tres plazos de actuación, el corto, el mediano y el largo plazo los cuales permiten crear modificaciones de bajo impacto al inicio y terminando con un proyecto integral de mayor magnitud que piense en las dinámicas futuras del lugar. La estrategia está basada en los conceptos anteriormente expuestos de placemaking y sus referentes teóricos, los cuales se centran en las experiencias, sensaciones y oportunidades que ofrece el espacio público a la población transeúnte. Es por esto que definimos tres aspectos importantes a tener cuenta para el desarrollo del proyecto en los diferentes plazos de actuación. El primero de estos aspectos es espacio público seguido de usos e imagen del lugar explicados más detalladamente a continuación.

Imagen 9: Esquema explicativo de la estrategia de intervención

ENFOQUE	CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
ESPACIO PÚBLICO 	ATRAER al peaton PARA HACER USO DEL ESPACIO PÚBLICO	INVOLUCRAR al peaton CON EL ENTORNO URBANO	APROPIAR al peaton DEL EJE Y SU CONTEXTO
USOS DEL SUELO 	INTEGRAR EL USO AL ESPACIO PÚBLICO	COMPLEMETAR EL USO EXISTENTE	ESTABLECER NUEVAS DINÁMICAS USOS Y EQUIPAMIENTOS
IMAGEN 	EMBELLECER CAMBIAR CONNOTACION DE FACHADAS CIEGAS	TRANSFORMAR EL ENTORNO URBANO	RECOMPONER SEGMENTOS DE CIUDAD

Fuente: Elaboración propia

### 2.5.1. Criterios de Intervención

#### 2.5.1.1 Espacio público – Plano horizontal

Entendiendo a este como el medio principal para el desarrollo de las dinámicas de la vida urbana, y el escenario, que por naturaleza, influye en las actividades de la población que se encuentra en interacción continua con el espacio. Siendo así el lugar que llama a las dinámicas sociales y en el que las dinámicas se estructuran y empiezan a hacer parte de la memoria colectiva.

Atraer al peatón, Involucrar los espacios que lo componen con el entorno, Generar una apropiación del lugar.

#### ***2.5.1.2 Imagen – Plano vertical***

Siendo entendida como la parte estética del espacio a partir de la cual los lugares se vuelven llamativos y agradables para las experiencias sensoriales del ser humano, así se toman en cuenta factores que van desde las vistas de las fachadas hasta los olores que se pueden percibir en el espacio. Cambio de connotación a partir de la transformación de fachadas ciegas. Transformación del espacio urbano. Recomposición de segmentos de ciudad.

#### ***2.5.1.3 Usos del suelo – Enlazador de planos***

Entendido a estos como las vocaciones particulares dentro de cada uno de los espacios privados que componen la manzana y que a su vez dan paso a las actividades que respaldan y dan vida al espacio público, llegando a ser finalmente, un soporte que desde la parte privada del espacio, influye en el desarrollo y vocación de los espacios públicos. Integración con el espacio público. Complemento de los usos existentes. Establecimiento de nuevas dinámicas a partir de nuevos usos y actividades.

### **2.5.2. Plazos de Intervención**

#### ***2.5.2.1. Corto Plazo “Placemaking”***

Se realiza la primera actuación, interviniendo el espacio urbano, abriendo fachadas, retrocediendo el paramento de algunos edificios y la instalación de módulos comerciales e institucionales en el espacio público para optimizar las relaciones entre ambos planos.

#### ***2.5.2.2. Mediano Plazo “Equilibrio físico-espacial”***

Corresponde al plazo transitorio entre el escenario actual y el futuro. El fin en este periodo de tiempo es generar nuevas identidades a partir de los usos y actividades.

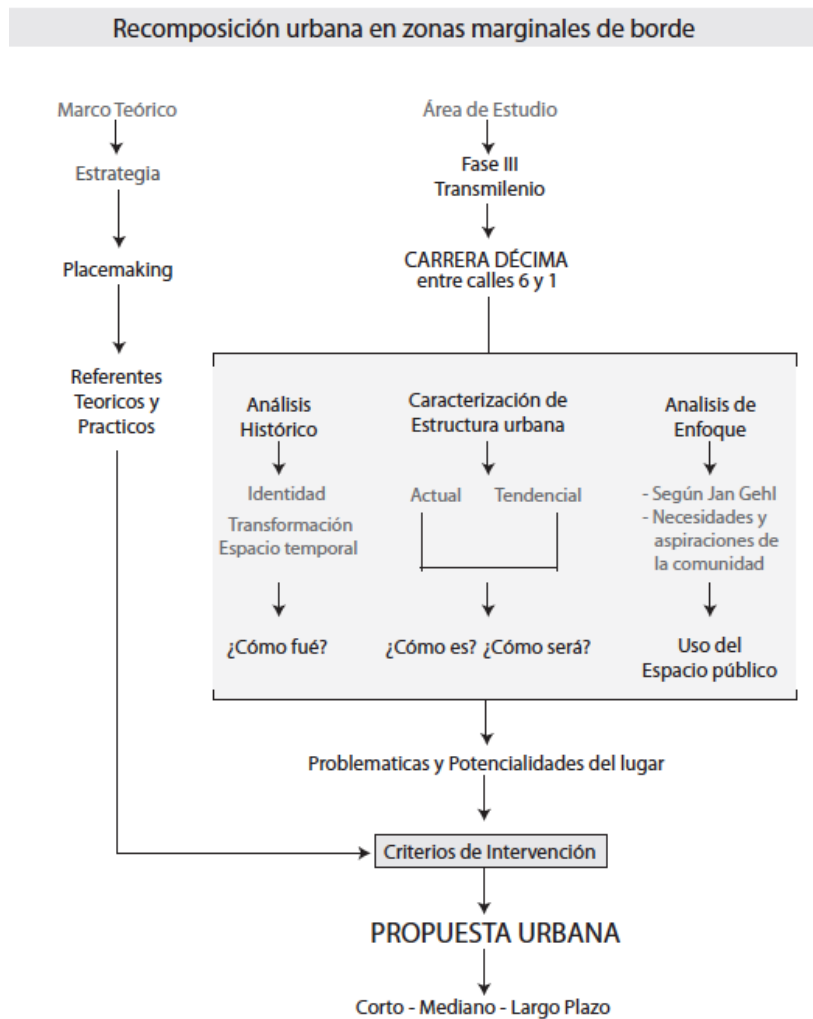
#### ***2.5.2.3. Largo Plazo “Infraestructura”***

Corresponde al periodo de culminación del proyecto, donde la arquitectura y el espacio público se unen con el fin de hacer del espacio un monumento al peatón.



### 3. Metodología de estudio

Imagen 10: Mapa mental de la metodología de estudio



Fuente: Elaboración Propia

La metodología de análisis se compone de dos partes, el marco teórico y el área de estudio, la primera da las bases enfocadas en los referentes y las metas sobre las cuales se va a trabajar, por su parte el área de estudio analiza puntualmente el lugar de aplicación de la tesis para que posteriormente tras la conclusión de problemáticas y potencialidades se puedan crear ciertos que guíen los parámetros de los plazos de actuación en la propuesta urbana.

#### 3.1 Línea de investigación

La línea de investigación del proyecto de acuerdo a las líneas establecidas por la Universidad Piloto de Colombia es un proyecto urbano con énfasis en urbano.

### 3.2 Escalas del proyecto

Para el análisis del lugar de intervención se toma como base el eje de la décima, a partir del cual se realiza un análisis multiescalar, donde se analiza el lugar de acuerdo a la escala macro, meso y micro. Que permiten comprender la situación actual del área de estudio en torno a un análisis de ciudad donde se toman en cuenta las características circundantes del sector, así como las dinámicas que la conforman.

### 3.3 Nodos de estudio

Sobre el eje de la décima se resaltan las transversalidades de mayor importancia en cuanto a jerarquías viales que se encontraran enlazadas entre sí, de las cuales se eligen 4:

- **Nodo Fucha:** Ubicado en el cruce del río Fucha y la carrera décima, el cual se caracteriza por su vocación deportiva, sus espacios abiertos de zonas verdes y su cercanía a centros educativos.
- **Nodo Primera:** Ubicado en el cruce de la calle primera y la carrera décima, el cual se encuentra rodeado principalmente por centros de salud de gran importancia, los cuales abarcan una escala, no solo barrial, sino también a nivel ciudad.
- **Nodo Sexta:** Ubicado en el cruce de la calle sexta y la carrera décima, se encuentra influenciado por el Tercer Milenio y una serie de espacios residuales (lugares no lugares) que le dan su característica de deshabitado.
- **Nodo Jiménez:** Ubicado en el cruce de la Av. Jiménez y la carrera décima, este es el nodo que genera más interés debido a las dinámicas que desarrollan en su interior, su gran importancia histórica y funcional (como eje comercial de la ciudad), los cuales conforman una identidad principalmente comercial. Por estas razones es este lugar el que se realiza como una prioridad de intervención.

### 3.4 Alcance del proyecto

Para el proyecto se propone un cambio a partir de intervenciones de pequeñas escalas, las cuales se organizan sobre la carrera décima y actúan en nodos que se complementen para así devolver la vitalidad del espacio público que comprende este eje.

Para esto se busca recuperar la relación entre el espacio público y privado a partir de una serie de intervenciones en plazos temporales que, procurando hacer un cambio de dinámicas que no impacte de golpe las actividades de la ciudad, transformen la percepción del espacio y el lugar que este ocupa en el imaginario de la población.

Para esto el proyecto contará con una intervención principal y enfocada en el nodo de la Jiménez, para posteriormente utilizar las aplicaciones que resulten en este y adaptarlas a los otros espacios de manera que cada uno pueda tener un resultado diferente con la aplicación de herramientas comprobadas en un nodo puntualmente.

El nodo de la Jiménez presentará la muestra del manejo de niveles y conexiones peatonales necesarias para el óptimo recorrido de los lugares, además de una muestra de las imágenes puntuales que se encontrarían en el lugar después de una intervención de este tipo, por lo tanto, el mobiliario y las aplicaciones en texturas y tratamientos urbanos se harán detalladamente.

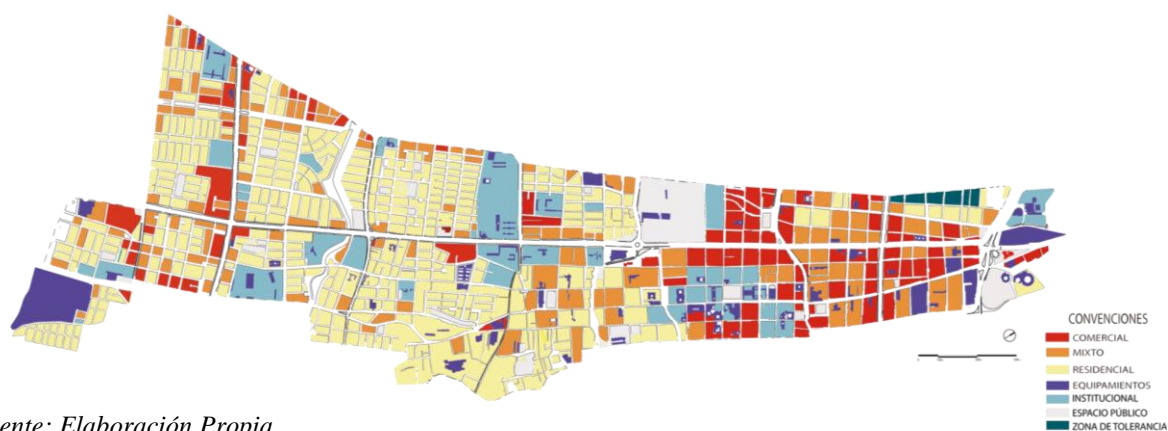
## 4. Estado actual del lugar

### 4.1 Diagnóstico escalar carrera décima

#### 4.1.1. Escala macro

- **Usos del suelo:** El uso de vivienda se convierte en dominante hacia el sur de la ciudad, mientras que hacia el norte de la misma el comercio toma más importancia, en el centro de esta escala se puede apreciar una alta presencia de usos institucionales que se van dispersando aleatoriamente por sector. A partir de este plano se puede ver como en las divisiones de transversalidades viales sobre la décima se pueden ir identificando diferentes vocaciones del suelo.

Imagen 11: Caracterización planimétrica de usos del suelo Escala Macro



Fuente: Elaboración Propia

- **Espacio público:** Se notan jerarquías marcadas por el parque tercer milenio y la ronda del río Fucha, no solo como espacios abiertos y de potencial recreacional, sino también como ejes de potencial ambiental, por su parte las plazas tienen una menor predominancia en el plano, siendo la más notoria la plaza de Bolívar por su dimensión y forma. Se muestran algunas vías de importancia con presencia de arborización, sin embargo el estado de estos presentan signos de descuido.

Imagen 12: Caracterización planimétrica del espacio público Escala Macro



Fuente: Elaboración Propia

- **Ocupación del suelo:** De la misma manera en como el plano de usos muestra tendencias hacia el sur y el norte de la ciudad, este plano muestra diferencias morfológicas del tramado urbano, así como del tamaño de las manzanas, en donde el norte muestra manzanas ortogonales y de grandes dimensiones, mientras que las del sur, muestra cierta falta de orden y son de menor tamaño. Las vías principales así como el parque tercer milenio llaman la atención al cortar, romper y dar forma al tramado.

*Imagen 13: Caracterización planimétrica de ocupación del suelo Escala Macro*



*Fuente: Elaboración Propia*

- **Movilidad vehicular:** Se reparte sobre ejes de jerarquía norte-sur (carrera 10ª y Av Caracas) de grandes dimensiones, que estructuran el espacio y además llevan las líneas principales del Transmilenio que articulan el sector. Por otra parte las transversalidades que van de oriente a occidente se ven demarcadas por la Av 26, la cual también cuenta con la presencia de Transmilenio y capacidad para un gran flujo vehicular, sin embargo sobre el plano se resaltan ciertas transversalidades vehiculares que demarcan el espacio y son de gran importancia para articular el espacio ( Cll 19, Jiménez, Cll sexta, Cll primera, Cll 11 sur, Av 1ª de mayo )

*Imagen 14: Caracterización planimétrica de movilidad Escala Macro*



*Fuente: Elaboración Propia*

#### 4.1.2. Escala meso

En el análisis de escala meso se reduce la escala, de manera que esta se ve acotada dentro de las transversalidades de importancia que encontramos pertinentes para el trabajo dentro del sector.

*Imagen 15: Localización nodos de estudio escala meso*



*Fuente: Elaboración propia*

- **Usos del suelo:** Al acotar el espacio de observación se vuelven más evidentes las diferentes vocaciones del suelo, teniendo usos dominantes en diferentes zonas del sector, repartidas de la siguiente manera: Jiménez = comercio, Sexta = vivienda y espacio público, Primera = hospitales, Fucha = vivienda y espacio público.

*Imagen 16: Caracterización planimétrica de usos del suelo Escala Meso*



*Fuente: Elaboración Propia*

- **Espacio público:** En este análisis se hace evidente que la zona se encuentra enmarcada por ejes ambientales de importancia (Fucha y Jiménez) en sus límites sur y norte. Se hace aún más notoria la necesidad de espacio público hacia el sur del sector y se muestra a la carrera décima como el eje de mayor importancia para la conexión de actividades dentro de estos dos ejes.

*Imagen 17: Caracterización planimétrica del espacio público Escala Meso*



*Fuente: Elaboración Propia*



- **Ocupación del suelo:** Los cambios morfológicos y las zonas libres se resaltan en este análisis, así pues, se hace evidente el cambio morfológico que empieza a degradarse de la zona delimitada entre la calle sexta y la primera. Por otra parte empiezan a tomar más importancia las determinantes viales y de espacio público que conectan y componen el sector.

*Imagen 18: Caracterización planimétrica de ocupación del suelo Escala Meso*



*Fuente: Elaboración Propia*

- **Movilidad vehicular:** En cuanto a la movilidad a escala meso, se hace más fuerte la jerarquía marcada por la carrera decima, en donde se ve como un fuerte articulador de sur a norte dentro de la zona, además de ser dentro de la misma un borde que muestra su importancia por encima de las vías transversales.

*Imagen 19: Caracterización planimétrica de movilidad Escala Meso*



*Fuente: Elaboración Propia*

#### **4.1.3. Escala micro**

La escala micro está conformada por los nodos de la avenida Jiménez y la calle sexta, estos fueron seleccionados bajo un criterio personal debido a la dualidad que ambos poseen al tener características urbanas completamente opuestas. También fue de gran importancia en la toma de decisiones la cercanía de estos nodos ya que al realizar propuestas urbanas puntuales, el impacto que se genera en el área de influencia afecta de forma positiva e inmediata a la carrera decima logrando el propósito del proyecto con la recomposición urbana del eje.

## 4.2 Diagnostico general por nodos

El análisis puntual parte de la caracterización urbana del lugar sumándosele el análisis propio del proyecto basado en la estrategia de intervención desarrollada y nombrada anteriormente la cual, permite identificar las problemáticas y las potencialidades del lugar vistos según los principios del placemaking. A continuación encontramos las conclusiones arrojadas según el análisis por tema en cada uno de los nodos.

*Imagen 20: Plano de la carrera décima y transversalidades de mayor importancia*



*Fuente: Elaboración Propia*

### 4.2.1. Nodo Fucha

Este nodo tiene una identidad claramente deportiva y educativa por la presencia de niños de colegio y jóvenes de los barrios que lo conforman.

*Imagen 21:*

*Plano de Espacio Público Fucha*



*Fuente: Elaboración Propia*

*Imagen 22:*

*Plano de Usos Fucha*



*Fuente: Elaboración Propia*

*Imagen 23:*

*Identificación culatas Fucha*



*Fuente: Elaboración Propia*

**Espacio público:** Alta presencia de zonas verdes y lugares para la recreación y el deporte.

**Usos del suelo:** Alta presencia de vivienda, con una importante cercanía a equipamientos escolares.

**Imagen:** El espacio privado se cierra al parque y río Fucha.



#### 4.2.2. Nodo Primera

La identidad de este lugar es netamente hospitalaria, se encuentran hospitales de nivel 3 ocupando un cincuenta por ciento del área del nodo, estos son de gran importancia para la ciudad y su área metropolitana. Es por esto que en su entorno inmediato se encuentran más que todo profesionales en el área de la salud y población flotante constante como pacientes y visitantes.

*Imagen 24:*

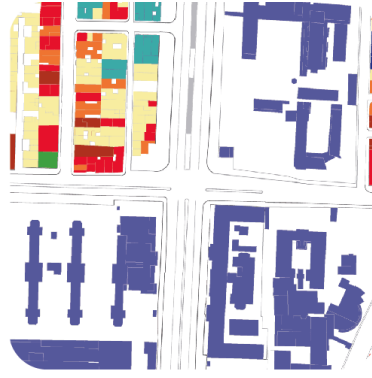
*Plano de Espacio Público Cll 1°*



*Fuente: Elaboración Propia*

*Imagen 25:*

*Plano de Usos Cll 1°*



*Fuente: Elaboración Propia*

*Imagen 26:*

*Identificación culatas Cll 1°*



*Fuente: Elaboración Propia*

**Espacio público:** Baja presencia de espacios blandos para la vida pública, la mayoría del espacio público se compone por andenes que no son correspondidos por el espacio privado.

**Usos del suelo:** Predominancia de los usos hospitalarios de gran importancia metropolitana, con poca vivienda y comercio.

**Imagen:** Los espacios no se corresponden, hay una alta presencia de culatas, junto con espacios de deterioro.

### 4.2.3. Nodo Sexta

Este nodo tiene un imaginario colectivo negativo por la pre-existencia del Cartucho y las secuelas que este dejaron como el barrio san Bernardo actualmente uno de los expendios de droga más grandes de la ciudad. A pesar que está ubicado a tan solo 2 cuadras de la plaza de Bolívar y los equipamientos administrativos más importantes para la ciudad y la nación, esta área se mantiene deshabitada encontrando personas en condición de calle mayormente.

*Imagen 27:*

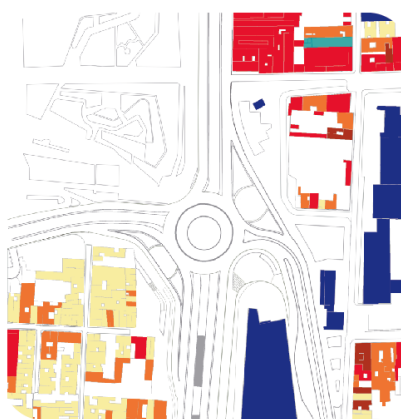
*Plano de Espacio Público Cll Sexta*



*Fuente: Elaboración Propia*

*Imagen 28:*

*Plano de Usos Cll Sexta*



*Fuente: Elaboración Propia*

*Imagen 29:*

*Identificación culatas Cll Sexta*



*Fuente: Elaboración Propia*

**Espacio público:** Hay un desequilibrio en cuanto a la oferta de espacio público (abundante por la presencia del parque tercer milenio) y la cantidad de población que se atreve a recorrerlo.

**Usos del suelo:** El lugar se encuentra rodeado de comercio de bajo impacto y se encuentra cercano a equipamientos de importancia distrital y nacional.

**Imagen:** El lugar posee bastantes inmuebles en deterioro y en proceso de demolición, la percepción del lugar es impersonal ya que es el sector con mayor cantidad de culatas y lugares no lugares.

#### 4.2.4. Nodo Jiménez

Este nodo es el más particular de todos desde un punto de vista personal ya que, funciona como un polo metropolitano de atracción gracias a su gran identidad comercial. Es el nodo que mayor número y diversidad de usuarios posee tales como, oficinistas, compradores, vendedores, universitarios, entre muchos más. El lugar descansa pocas horas al día por su gran afluencia sin embargo, debido a un porcentaje mínimo de vivienda estas pocas horas se convierte en un lugar fantasma para la ciudad.

*Imagen 30:*

*Plano Espacio Público Av. Jiménez*



*Fuente: Elaboración Propia*

**Espacio público:** Se encuentra un déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público, en el cual también se hace notar la ausencia de zonas blandas y lugares de permanencia.

*Imagen 31:*

*Plano de Usos Av. Jiménez*



*Fuente: Elaboración Propia*

**Usos del suelo:** Este nodo es el que contiene la mayor mezcla de usos, siendo el comercio el principal uso y teniendo tan solo un 4% del residencial o mixto.

*Imagen 32:*

*Identificación culatas Av. Jiménez*



*Fuente: Elaboración Propia*

**Imagen:** Tiene una alta presencia de culatas, acompañadas de áreas subutilizadas y los 3 tipos contaminación: auditiva, visual y ambiental.



### 4.3 Estado actual del área de estudio

*Imagen 33: Localización área de estudio*



*Fuente: Elaboración propia*

#### 4.3.1. Nodo Jiménez

##### 4.3.1.1 Delimitación del problema del nodo Jiménez

En una escala de jerarquías, el problema principal de este nodo se centra en el déficit cualitativo y cuantitativo del espacio público que lo conforma debido a su gran flujo peatonal por su vocación comercial metropolitana. Además de convertirse en un lugar fantasma para la ciudad en el momento en que estos locales comerciales cierran sus puertas.

*Imagen 34: Plaza de la Mariposa - San Victorino en el centro de Bogotá*



*Fuente: Elaboración propia*

#### 4.3.1.2 Justificación del problema del nodo Jiménez

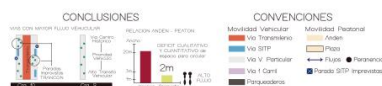
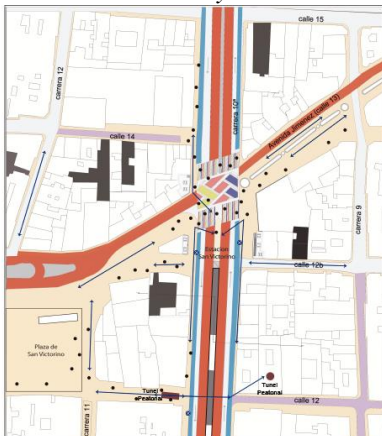
Debido a la gran importancia que guarda el nodo de la Jiménez con décima y a los requerimientos que esto trae en el espacio público es necesaria una mejora en la cantidad y la calidad del mismo que corresponda y aproveche el uso del suelo del lugar, mitigando así el impacto de borde dejado por las ampliaciones viales de Transmilenio. La búsqueda del enlace entre el espacio público y el privado asegura la óptima vivencia de los lugares, factor que también trae como consecuencia la mejora de la seguridad del espacio debido a la integración de “ojos en la calle”, siendo este un factor de contraste frente a los muros ciegos que actualmente caracterizan la zona, además de la actual falta de espacio colectivo o de transición.

Las potencialidades anteriormente expuestas, comparadas con la notable falta de espacio para circulación y permanencia peatonal sobre el borde, su actual carácter de espacio subutilizado sin identidad ni pertenencia, y su vocación como escenario para la inseguridad hacen oportuna una intervención a pequeña escala, que procure revitalizar la vida pública a partir de la optimización de los espacios que componen la ciudad, reforzando también el valor histórico, turístico, patrimonial y administrativo estando respaldado por el nodo actualmente establecido por la plaza de San Victorino.

#### 4.3.1.3 Soporte planimétrico del nodo Jiménez

Imagen 35:

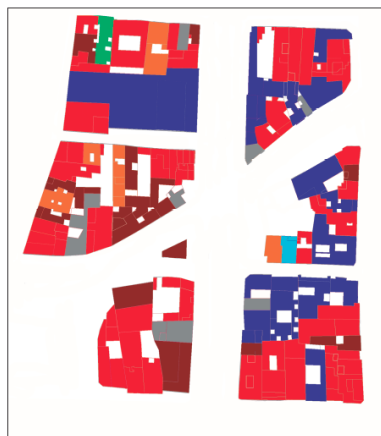
Plano de movilidad y EP



Fuente: Elaboración Propia

Imagen 36:

Plano de usos del suelo



Fuente: Elaboración Propia

Imagen 37:

Plano de estado de edificaciones



Fuente: Elaboración Propia



#### 4.3.1.4 Objetivos específicos del nodo Jiménez

- Aumentar y mejorar el espacio público del lugar.
- Generar uso residencial y mixto en el lugar.
- Consolidar el nodo como un nodo cultural de la carrera décima.

#### 4.3.2. Nodo Sexta

En el nodo marcado por los cruces viales de la calle 6ª y la carrera 10ª, el cual integra zonas de importancia como el sector sur-occidental del centro histórico de Bogotá en donde se encuentra planteado a futuro el proyecto ministerios, el parque Tercer Milenio, el cual fue desarrollado como una estrategia de recuperación de los espacios de la ciudad, el barrio san Bernardo, actual zona focal de deterioro social, pero también, sector planteado para la realización de un proyecto de vivienda a futuro que llevará este mismo nombre y finalmente el barrio las cruces, de importancia histórica para la ciudad, pero marcado actualmente por la discriminación de los espacios y las inadecuadas dinámicas que han aflorado en el lugar. Se encuentra entonces una situación existente completamente opuesta a la encontrada en el nodo de la Jiménez, encontrando en este lugar, grandes espacios públicos completamente sub utilizados y completamente rotos (separados) por barreras de conectividad visual y peatonal.

*Imagen 38: Parque Tercer Milenio*



*Fuente: Elaboración Propia*

Al parque Tercer Milenio lo identificamos como un gran lugar no lugar ya que carece de actividades que inviten al peatón a habitarlo, convirtiéndose en una isla más de las que conforman el nodo.

#### **4.3.2.1 Delimitación del problema del nodo Sexta**

Presenta una gran área de espacio público, donde la escala humana no se ve correspondida por varias razones, una es la impermeabilidad visual que genera el intercambiador vial, obra centrada únicamente en la movilidad vehicular y realizada recientemente. Esta obra a su vez fractura el espacio generando 4 islas separadas que ahuyentan al peatón. lo cual impide la vida del espacio público del lugar.

*Imagen 39: Intercambiador vial vista peatón Calle sexta con Carrera Décima*



*Fuente: Elaboración Propia*

Además de Tercer Milenio y su inactividad, tenemos la presencia del barrio San Bernardo que empeora la condición del nodo y todo su contexto siendo este un barrio de dinámicas ilícitas. Además carece de elementos arquitectónicos de valor ya que la mayoría de sus edificaciones son de bajas alturas, carentes de estética, y se encuentran en estado de deterioro o demolición.

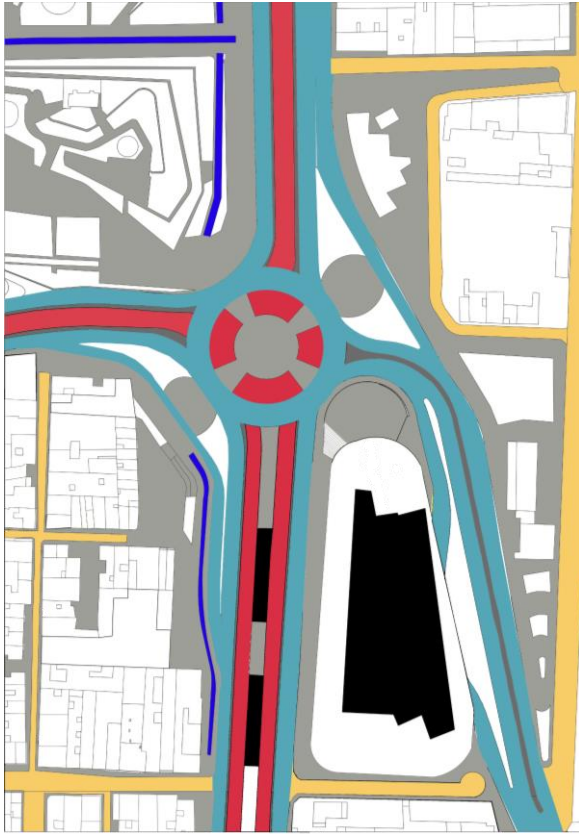
#### **4.3.2.2 Justificación del problema del nodo Sexta**

Las barreras que impiden la óptima apropiación del abundante espacio público presente en este lugar están marcadas definitivamente por la prioridad que se le dio a las intervenciones viales que optaron por darle la importancia al vehículo, por encima de las necesidades del peatón y que además esta situación se encuentra potencializada por otros factores como la excesiva presencia de espacio público, sin usos que lo soporten o inviten al peatón a interactuar con el lugar, junto con las actividades pre-existentes de deterioro social que tienen su centro en las zonas aledañas del nodo

planteado, se hace evidente que en el sector hace falta una reconciliación de los espacios con la escala humana, una escala hecha para el peatón, sus necesidades, capacidades de tránsito y de visualización, y que esta reconciliación se debe llevar a cabo, principalmente a partir del cambio de prioridades de la movilidad.

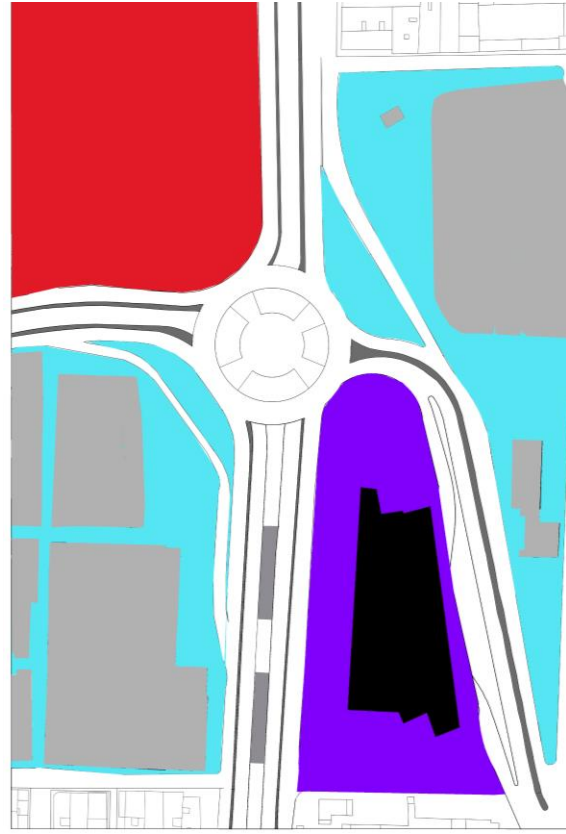
#### 4.3.2.3 Soporte planimétrico del nodo Sexta

*Imagen 40: Plano de movilidad vehicular*



*Fuente: Elaboración Propia*

*Imagen 41: Fragmentación de ciudad – Islas urbanas*



*Fuente: Elaboración Propia*

#### 4.3.2.4 Objetivos específicos del nodo Sexta

- Tejer el nivel cero del nodo creando conectividad en flujos peatonales de potencialidad al centro histórico de Bogotá.
- Generar uso residencial, comercial y administrativo en el lugar, consolidando el nodo como un nodo administrativo de la carrera décima.
- Crearle una tipología arquitectónica acorde a las características modernas de la carrera décima.



## 5. Propuesta urbana

Una vez reconocidas las potencialidades de cada lugar se plantean propuestas urbanas puntuales de manera general de acuerdo a los nodos seleccionados respondiendo a las necesidades de cada uno. Planteando una solución respecto a la estrategia de intervención, espacio público, usos del suelo e imagen del lugar. A continuación se encuentran las propuestas urbanas planteadas para los nodos Fucha y Primera.

### 5.1 Propuesta general por nodos

#### 5.1.1. Propuesta general nodo Fucha

*Imagen 42:*

*Propuesta Espacio Público Fucha*



*Fuente: Elaboración Propia*

*Imagen 43:*

*Propuesta Usos Nodo Fucha*



*Fuente: Elaboración Propia*

*Imagen 44:*

*Imagen propuesta Nodo Fucha*



*Fuente: Elaboración Propia*

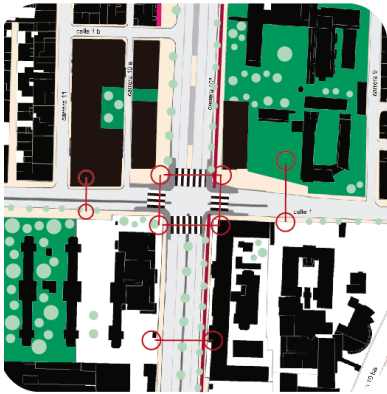
**Espacio público:** Se plantean circulaciones y permanencias que conecten el parque con su contexto.

**Usos del Suelo:** Para complementar los usos del sector, se plantea un equipamiento deportivo mientras se mantienen los demás usos.

**Imagen:** Se potencializa la identidad y la conectividad del parque con el equipamiento propuesto.

### 5.1.2. Propuesta general nodo Primera:

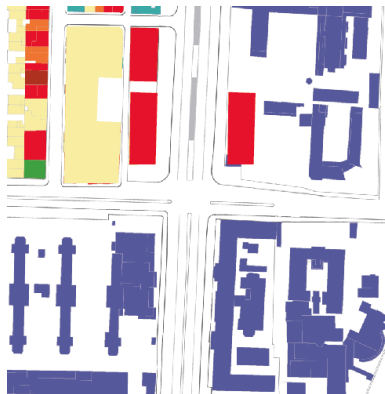
Imagen 45:  
Propuesta Espacio Público Cll.1



Fuente: Elaboración Propia

**Espacio público:** Se eliminan los cerramientos y se abren las zonas verdes al espacio público.

Imagen 46:  
Propuesta Usos del suelo Cll.1



Fuente: Elaboración Propia

**Usos del Suelo:** Se crea más capacidad de vivienda y se generan comercio complementario.

Imagen 47:  
Propuesta imagen Cll.1



Fuente: Elaboración Propia

**Imagen:** Creación de una conexión verde y de usos entre esquinas para generar atracción al recorrer el espacio.

El objetivo de las propuestas generales puntuales de los nodos Fucha y Primera es resolver los problemas singulares de cada uno y potencializar la conectividad peatonal sobre la carrera décima, creándole una vocación de importancia a cada nodo según su identidad, las cuales se conectarán con las siguientes propuestas de los nodos Jimenez y Sexta que veremos en los siguientes puntos.

## 5.2 Propuesta área de estudio

Este capítulo contiene las propuestas urbanas puntuales del área de estudio (nodo Jiménez y nodo Sexta) según la metodología elaborada y explicada anteriormente, ambas propuestas se desarrollan en tres plazos de intervención correspondiendo a periodos de gobierno de cuatro años cada uno.

Se inicia con el corto plazo que corresponde a “placemaking” del año 2017 al 2021, siguiendo con el mediano plazo que corresponde a “Equilibrio físico-espacial” desde el año 2021 a 2025 y terminando con el largo plazo de 2025 a 2030 que corresponde a “Infraestructura”

### 5.2.1. Propuesta nodo Jiménez:

En el nodo se plantea la primera intervención. Esto debido la importancia que representan para el centro las dos vías principales que la conforman, considerando además la importancia peatonal que guarda la Av. Jiménez y su importante conexión con la carrera 7mª en su zona peatonal, usando esta como un enlace que llame a una continuación del recorrido hacia el lugar propuesto. Así mismo teniendo en cuenta, la compleja cantidad de dinámicas y actividades las cuales se desarrollan en esta zona específica que, finalmente, contrastan con el poco espacio público que actualmente está disponible para suplir las necesidades del lugar.

*Imagen 48: Vista a nivel cero del cruce del nodo Jimenez con Carrera décima*



*Fuente: Elaboración Propia.*

Se propone aumentar el área libre y mejoramos la calidad del espacio público abriendo centros de manzana en la totalidad de estas, conectándolas entre sí creando una circulación adyacente al nodo a partir de recintos urbanos cuentan además con un bien de interés cultural al que le damos el significado de hito central el cual se encarga de repartir la circulación peatonal a nivel cero. También jugamos con pasos a diferentes niveles, los cuales buscan darle dinamismo a los recorridos peatonales. Al norte tenemos un paso elevado con una comunicación entre plataformas y edificios, mientras que al sur conectamos ambos centros con un paso peatonal deprimido creando un pasaje comercial donde proponemos también acceso a la estación de Transmilenio.

#### **5.2.1.1 Corto Plazo - 2017-2021:**

En este plazo generamos espacio público con la generación de 2 plazas y zonas verdes, se optimiza la movilidad alternativa generando una conexión de ciclo-ruta, un circuito de tranvía turístico y la disminución de área para circulación vehicular en el centro histórico, también se plantea actividad en los espacios residuales con módulos comerciales. Además se mejoran las experiencias sensoriales agradables al implementar baños públicos, la plantación de árboles y la continuación del eje ambiental. Se mejora la relación público privada a

partir de la apertura de fachadas y el uso de pantallas publicitarias.

*Imagen 49: Axonometría propuesta a corto plazo*

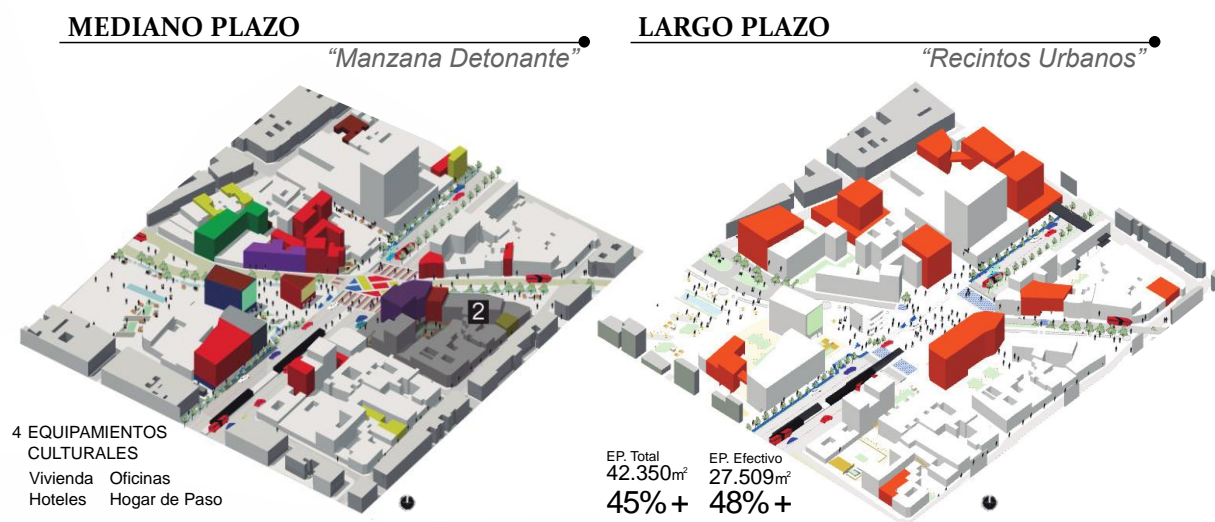


*Fuente: Elaboración Propia*

### 5.2.1.2 Mediano Plazo - 2017-2021:

Se cambian los usos inadecuados del sector (edificios de bodegas y deshabitados) por usos complementarios.- Aparece nuestra manzana detonante, creando el primer centro de manzana y proponiendo también, complementar su vocación comercial con usos culturales y residenciales. Esta manzana toma el carácter de ser la manzana de la modernidad con un edificio propuesto que se plantea como museo de la modernidad.

*Imagen 50: Axonometría propuesta mediano y largo plazo del nodo Jimenez.*



*Fuente: Elaboración Propia*

### 5.2.1.3 Largo Plazo - 2017-2021:

En este periodo de tiempo se propone terminar de abrir los demás centros de manzana, generándoles una vocación a cada uno, como podemos ver: lectura, cultura, judicial, retreta y finalmente la plaza de la tertulia que actúa como complemento de la plaza de san Victorino ofreciendo un ambiente de permanencia..



Se espera en este último plazo responder a las necesidades de los transeúntes del sector con creces, utilizando la escala humana como medio para que las personas puedan vivir y entender el espacio de diferentes maneras, en diferentes lugares, pero que sobre todo, entretengan y llamen a descubrir lo que se gesta en cada uno de sus espacios, demostrando en cada uno de sus rincones la pluralidad propia de la ciudad.

*Imagen 51: Imagen propuesta centro de manzana la modernidad*



*Fuente: Elaboración Propia.*

*Imagen 52: Imagen propuesta centro de manzana la tertulia*



*Fuente: Elaboración Propia.*

*Imagen 53: Imagen propuesta centro de manzana la rereta*



*Fuente: Elaboración Propia.*



*Imagen 54: Imagen propuesta espacio público elevado manzana judicial*



*Fuente: Elaboración Propia.*

### **5.2.2. Propuesta nodo Sexta:**

Se genera una centralidad de movilidades creando cuatro polos de atracción unidos a diferentes niveles con una estructura que reinterpreta el intercambiador actual creándole un monumento al peatón.

*Imagen 55: Vista a nivel cero del cruce del nodo sexta con carrera décima*



*Fuente: Elaboración Propia*

#### **5.2.2.1 Corto Plazo - 2017-2021:**

A corto plazo eliminamos el intercambiador permitiéndonos tejer el nodo a nivel cero abriendo libres pasos peatonales al enviar los vehículos particulares a un nivel deprimido. Así logramos darle prioridad al peatón y al sistema de transporte público.

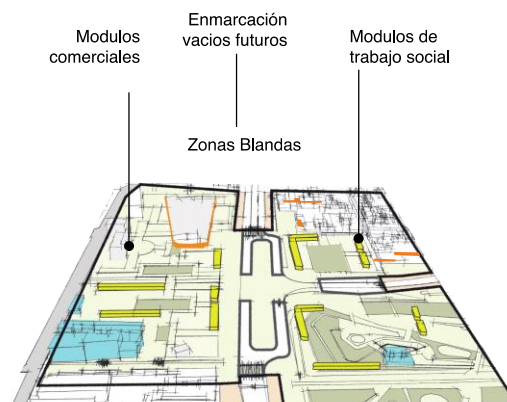
A partir del diseño urbano generamos actividades temporales en el espacio público con módulos comerciales y de trabajo social para

darle vida al lugar, y le damos preámbulo a los futuros proyectos enmarcándolos con circulaciones y permanencias a nivel cero.

*Imagen 56: Axonometría propuesta corto plazo*

#### **CORTO PLAZO**

*"Tejido de Ciudad"*

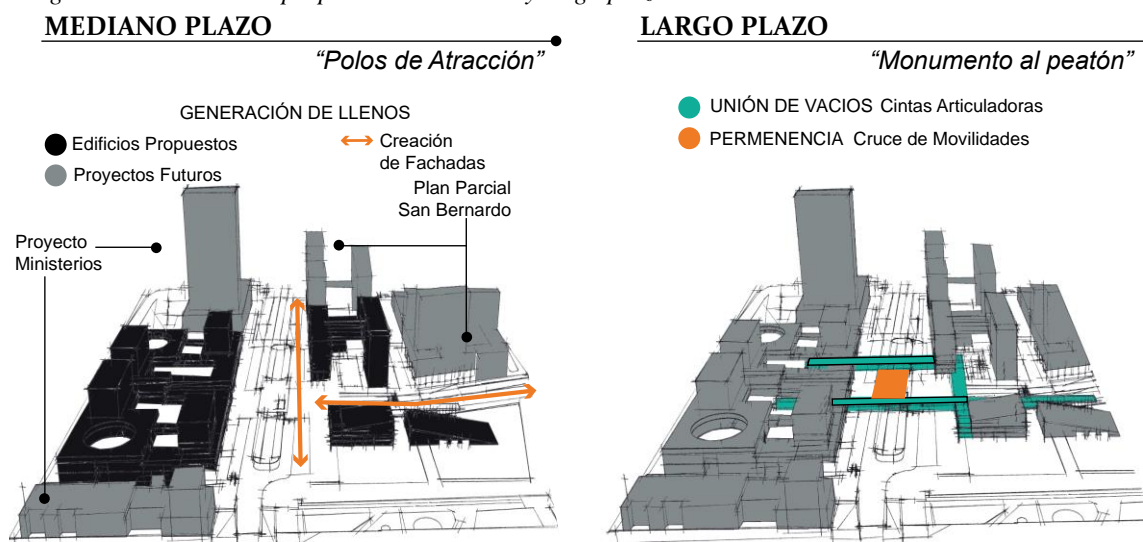


*Fuente: Elaboración Propia*

### 5.2.2.2 Mediano Plazo - 2017-2021:

A mediano plazo aparecen espacios edificados apegándonos a los proyectos ministerios y San Bernardo, prolongando ministerios y modificando una manzana de San Bernardo ya que estos proyectos no cuentan con la eliminación del intercambiador. En los primeros pisos de estos planteamos uso comercial y mantenemos los usos establecidos por ambos proyectos. Al hacer esta operación reubicamos el terminal Bicentenario hacia tercer milenio el fin de generarle una actividad de importancia al parque además de crearle una fachada a la calle sexta y también desplazamos la estación de Transmilenio hacia el centro del nodo optimizando los accesos peatonales a esta.

Imagen 57: Axonometría propuesta de mediano y largo plazo del nodo sexta



Fuente: Elaboración Propia

### 5.2.2.3 Largo Plazo - 2017-2021:

A largo plazo aparece el monumento al peatón, compuesto por unas cintas que nacen de los vacíos de los cuatro polos conectándolos entre si, creando un lugar de encuentro elevado en el centro del nodo, teniendo acceso a la estación de Transmilenio.



Estas cintas cuentan con pequeñas permanencias que ofrecen comercio de primera mano y para diferentes horarios del día. Conectándose así con el comercio de los primeros pisos de los edificios aledaños.

*Imagen 58: Imagen propuesta de la plaza el renacer – permanencia propuesta en Tercer Milenio*



*Fuente: Elaboración Propia*

*Imagen 59: Imagen propuesta acceso al terminal de transportes sobre la calle sexta*



*Fuente: Elaboración Propia*

### 5.3 Propuesta integrada

Finalizando con nuestro proyecto proponemos la unión de los nodos Jiménez y Sexta sobre el tramo que las conecta en la carrera décima. Se plantea una conexión peatonal entre manzanas sobre el costado oriental, articulando los recintos urbanos propuestos en ambas intervenciones con los recintos preexistentes como el Pasaje Rivas, aprovechando la calle intermedia de la manzana San Juan de Dios y los vacíos propuestos por ministerios.

La propuesta se basa mejorar la calidad y cualidad del plano horizontal de este tramo con ampliación de andenes sobre la carrera décima, el manejando una misma materialidad en texturas de piso y arborización que aporten a la disminución de  $CO_2$ , además de mobiliario urbano y la conexión de ciclorutas hasta su extremo norte en la calle 26. En su costado occidental mantenemos los módulos comerciales del corto plazo sobre Tercer Milenio los cuales permiten la continuidad peatonal sobre este punto llegando hasta un uso ancla como el Terminal Bicentenario, seguido a este la zona residencial San Bernardo, además de ser este punto la puerta sur de entrada al centro histórico de Bogotá.

Esperamos que éstas intervenciones puntuales se vean reflejadas en los demás nodos de la carrera décima ya que el aporte metodológico del proyecto, plantea una estrategia que establece parámetros de tiempo, planificación y diseño urbano pensando en el futuro de la ciudad que buscan resolver el problema de escala humana del lugar, permitiéndonos así alcanzar el RENACER DE LA DÉCIMA.

## 6 Conclusiones

- Gracias a esta propuesta, podemos concluir que los espacios urbanos en condición de lugares no lugares en la ciudad tienen la posibilidad de revitalizarse siguiendo una planeación urbana enfocada en la vida del espacio público.
- Para realizar grandes cambios no necesariamente se deben modificar en su totalidad los lugares, como se puede ver en la mayoría de planes parciales, sino que, a partir de pequeñas intervenciones se pueden lograr grandes cambios más efectivos que permiten la construcción de lugares.
- Cada lugar por conflictivo que parezca guarda en sus pequeñas escalas determinantes y dinámicas que deben ser valoradas y respetadas antes de cualquier intervención a gran escala, ya que estas son las que configuran la identidad del lugar.
- Debemos replantear la forma de planificar y diseñar nuestras ciudades, teniendo al peatón como aspecto fundamental para cualquier tipo de intervención ya que constituye la vida y esencia del lugar además de ser este el que garantiza la sostenibilidad del mismo..
- Es la monumentalidad de los espacios (grandes edificios con pequeños espacios públicos, grandes espacios públicos con ausencia de actividades que correspondan su escala) un importante factor en la poca apropiación de los espacios públicos

## 7 Bibliografía

GEHL, Jan. (2006). Life between buildings: using public space. Van Nostrand Reinhold.  
Nueva York.

RAMÍREZ, Patricia (2003) Espacio público y reconstrucción de ciudadanía, México:  
FLACSO.

NIÑO, M. Carlos y otros. (2010). La carrera de la modernidad, Instituto Distrital de  
Patrimonio Cultural, Bogotá D.C.

GEHL, J. y otros (2013). How to study public life, Island Press.

GEHL, J. (2004). Cities for people, recuperado el 20 de Agosto de 2012 de  
<http://www.citiesforpeople.net>

APPLEYARD, D. (1982). Livable streets, Routledge.

GEHL, J. (2002). Nuevos espacios urbanos: Gustavo Gili.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES, (2016), Placemaking resources, <http://www.pps.org>

MORA, E. (2009), vía crisis para todos en el área metropolitana, revista ambientico,  
<http://www.ambientico.una.ac.cr>

HEEMANN, J. (2014), mapeamento colectivo de proyectos e iniciativas,  
<http://www.placemaking.org.br>

MARTÍNEZ, C, (2013), 12 criterios para determinar un buen espacio público, Plataforma  
urbana, <http://www.plataformaurbana.cl>